

## บทที่ 6

### สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

#### 1. สรุปผลการวิจัย

ในบทนี้จะเป็นการสรุปผลงานวิจัย ได้แก่ การวิเคราะห์โครงข่ายบนแนว EWEC ที่เหมาะสมกับการส่งออกของบริษัทกรณีศึกษา การเปรียบเทียบโครงข่ายและต้นทุนโลจิสติกส์ระหว่างโครงข่ายบนแนว EWEC ที่เหมาะสมและโครงข่ายปัจจุบันและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

##### 1.1 การวิเคราะห์โครงข่ายบนแนว EWEC ที่เหมาะสม

จากการให้ค่านำหนักความสำคัญของปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ วิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ สิ่งแวดล้อมและสังคม โดยผู้เชี่ยวชาญ 14 ท่าน ด้วยกระบวนการ AHP ผลการคัดเลือกโครงข่ายทางเลือก 3 โครงข่ายตามขอบเขตการศึกษา พบว่า โครงข่าย R12 ซึ่งเริ่มจากไทย (ขอนแก่น-อุดรธานี-สกลนคร-นครพนม)-สปป. ลาว ไปตามเส้นทาง R12 (ท่าแขก-มหาไชย-ยมราช-ด่านสากลนาพาว)-เวียดนาม (ด่านสากลจาลอ-ฮาดิงห์) ส่งออกผ่านทางเรือห้วงอ่าว จ.ฮาดิงห์ ซึ่งเป็นโครงข่ายบนแนว EWEC ที่มีความเหมาะสมกับการส่งออกกับการส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ของบริษัทกรณีศึกษา โดยมีค่าคะแนนความเหมาะสมของโครงข่าย 51% รองลงมาคือ โครงข่าย R9 38% และ R8 11% โครงข่าย R12 นี้สามารถขนส่งผ่านเส้นทางนี้ได้ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ผลการวิเคราะห์ความไว พบว่า หากผันแปรค่านำหนักความสำคัญของปัจจัยต้นทุนแปรผันตามระยะทาง โครงข่าย R12 จะมีค่าคะแนนความเหมาะสมมากขึ้น แต่หากแปรผันค่านำหนักความสำคัญของปัจจัยค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ส่งผลให้โครงข่าย R9 มีโอกาสได้รับการคัดเลือกเป็นโครงข่ายบนแนว EWEC ที่เหมาะสมแทน R12 เมื่อค่านำหนักความสำคัญมากกว่า 0.6 เนื่องจากโครงข่าย R9 อยู่ภายใต้ความตกลง GMS CBTA ซึ่งได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมต่าง ๆ

##### 1.2 การเปรียบเทียบโครงข่ายและต้นทุนโลจิสติกส์

จากผลการวิเคราะห์โครงข่ายบนแนว EWEC ที่เหมาะสมจากการสำรวจภาคสนามและข้อมูลทุติยภูมิ พบว่า โครงข่าย R12 มีระยะทางรวมน้อยที่สุด (1,635 กม.) รองลงมาคือ R9 (1,717 กม.) ทั้งสองโครงข่ายมีระยะทางใกล้เคียงกัน ซึ่งน้อยกว่าโครงข่ายปัจจุบัน (3,305 กม.) ประมาณ 50% เนื่องจากมีระยะทางทางทะเลมากกว่า 1,820 กม. ส่งผลให้ระยะเวลาขนส่งรวม 135 ชม. ซึ่งมากกว่าโครงข่ายบนแนว EWEC ประมาณ 53% ซึ่งโครงข่าย R12 มีระยะเวลาขนส่งรวม 64 ชม. และโครงข่าย R9 55 ชม.

ความตกลง GMS CBTA นั้นส่งผลต่อระยะเวลาเป็นอย่างมาก กล่าวคือ เมื่อ Single Stop Inspection (SSI) หรือการตรวจสอบสินค้าขาเข้า-ขาออกพร้อมกันและพร้อมกันเบ็ดเสร็จที่จุดตรวจประเทศขาเข้าจุดเดียวในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) จะทำให้การตรวจสอบสินค้าจากเดิม 5 ครั้ง เหลือเพียง 2 ครั้ง ที่จุดตรวจสินค้าขาเข้าประเทศลาวและเวียดนาม รวมทั้งนำระบบพิธีการศุลกากรผ่านแดน (GMS CTS) สามารถลดระยะเวลาที่ใช้ผ่านพิธีการศุลกากรจากเดิมได้จากประมาณ 10 ชม. เหลือเพียง 4 ชม.

### ตารางที่ 6.1 การเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์รวม

	ประเภทต้นทุนโลจิสติกส์				ต้นทุนโลจิสติกส์รวม (บาท/TEU)
	ขนส่ง	ส่งออก	เก็บรักษา	บริหารจัดการ	
โครงข่ายปัจจุบัน	18,850	23,223	3,300	1,772	47,145
โครงข่าย R12	30,794	43,297	11,580	3,390	89,060
โครงข่าย R9 (GMS CBTA)	38,358	18,927	4,580	3,435	65,299
กรณีโครงข่าย R12 อยู่ภายใต้ความตกลง GMS CBTA (ยังไม่มีในปัจจุบัน)					
โครงข่าย R12 (GMS CBTA)	30,794	19,297	4,580	2,830	57,500

จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ที่ได้รับสิทธิขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทย ลาว และเวียดนามที่อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์รวมในการส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ของบริษัทกรณีศึกษาผ่านโครงข่ายบนแนว EWEC ที่เหมาะสมจากกระบวนการคัดเลือกโดย AHP หรือโครงข่าย R12 นั้น ยังมีต้นทุนสูงกว่าโครงข่ายปัจจุบันอยู่มาก และมากกว่าโครงข่าย R9 เช่นกัน เนื่องจากได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมพิธีการผ่านแดน 3 ประเทศ และรถบรรทุกไทยที่ได้รับสิทธิขนส่งสินค้าทางถนนสามารถวิ่งผ่านได้ทั้ง 3 ประเทศ ตลอดเส้นทางโดยไม่ต้องเปลี่ยนรถ ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์รวมน้อยกว่า R12

หากลองเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์รวม ในกรณีที่โครงข่าย R12 อยู่ภายใต้ความตกลง GMS CBTA โดยได้รับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ เช่นเดียวกับกับโครงข่าย R9 พบว่า โครงข่าย R12 มีต้นทุนโลจิสติกส์รวมน้อยกว่า R9 12% เนื่องจากต้นทุนการขนส่งที่ถูกกว่า และสูงกว่าโครงข่ายปัจจุบันเพียง 22%

#### 1.3 การตัดสินใจของบริษัทกรณีศึกษา

หากบริษัทกรณีศึกษาต้องการลดระยะเวลาส่งออก ควรตัดสินใจเลือกโครงข่าย R9 เนื่องจากใช้ระยะเวลาขนส่งรวมน้อยกว่าโครงข่ายปัจจุบัน แต่หากความตกลง GMS CBTA

## 2. ข้อเสนอแนะ

2.1 จากการเปรียบเทียบโครงข่ายและต้นทุนโลจิสติกส์ กล่าวได้ว่า ในปัจจุบันโครงข่าย R9 มีศักยภาพในการส่งออกมากกว่าโครงข่าย R12 เนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์รวมน้อยกว่า และระยะเวลาขนส่งรวมที่ใกล้เคียงกัน แต่หากโครงข่าย R12 ได้รับสิทธิประโยชน์จากความตกลง GMS CBTA เช่นเดียวกัน โครงข่าย R12 จะมีศักยภาพในการส่งออกมากกว่า เนื่องจากระยะเวลารวมและต้นทุนโลจิสติกส์ที่น้อยกว่าโครงข่าย R9 ดังนั้น ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องควรเร่งผลักดันให้โครงข่าย R12 นี้ ได้รับสิทธิประโยชน์จากความตกลง GMS CBTA เช่นเดียวกับโครงข่าย R9 เพื่อจะได้เอื้ออำนวยความสะดวกทางการค้าครอบคลุมทุกเส้นทางบนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งจะสามารถอำนวยความสะดวกและเอื้อประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากการขนส่งสินค้านั้นจะต้องคำนึงถึงจุดต้นทางและปลายทางของสินค้า (Origin-Destination: O-D) ที่ขนส่ง รวมทั้งท่าเรือส่งออกในเวียดนามไปยังประเทศปลายทางด้วย เพราะต้นทางของสินค้าหรือศักยภาพของท่าเรือที่แตกต่างกัน โครงข่ายบนแนว EWEC ที่เหมาะสมสำหรับการส่งออกของสินค้านั้นก็อาจแตกต่างกันด้วย

2.2 งานวิจัยในอนาคตควรจะศึกษาวิธีการอื่นเพื่อลดต้นทุนต้นโลจิสติกส์ในการส่งออกพร้อมด้วย นอกเหนือจากการเพิ่มทางเลือกในการส่งออกสินค้า เช่น การศึกษาเส้นทางส่งออกอื่นหรือการย้ายส่วนบรรจุและจัดสินค้าตามคำสั่งซื้อของลูกค้าไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษในเวียดนาม และส่งออกที่ทำเรือในเวียดนาม ด้วยสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ทั้งด้านภาษีและค่าจ้างแรงงานที่ถูกกว่า รวมทั้งระยะทางและระยะเวลาส่งออกลดลง คาดว่า จะส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์รวมลดลงด้วย